☆特集☆

特別レポート・航空自衛隊偵察航空隊

零戦のシリアル番号の仕組みをたどる

傑作機デハビランド・モスキート写真

'75 MAY 5

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

●航空自衛隊の偵察航空隊●

RF-86FとRF-4E

RF-86F reconnaissance plane of JASDF 501st Sq, Iruma AB, Japan.

501st Sq RF-86F takes of at an urgent disaster/search request.

偵察航空隊・501飛行隊のRF-86Fはただいま7機。まもなく1機がフェーズ・アウトして6機になる。偵察航空隊が昭和36年12月1日に発足して以来，14年余飛びつづけた歴戦の偵察機。新鋭RF-4Eのアナをうめて，まだ当分はご奉公する。写真上は緊急要請の発進訓練で乗機に突進するパイロットと整備員。今日の偵察目標は270kmの距離，軽井沢山中の発電所。写真下は望遠のK-22と広角のK-17カメラを積んだRF-86Fの1機。

スタートする3機のRF-86F。今日は上級部隊からの要請で，斜め，垂直写真の撮影。まず目標へできるだけ早く到達すること。出動の指令を受けたパイロットは，計画室で地図とゲージを使って，秒読みで航法，偵察計画をたててとび出していく。地図で1°狂えばとんでもないところに到達する。じん速でしかもしん重を要する偵察・航法計画。目標に到達すると，超人わざの斜め写真撮影が待っている。
写真下は偵察航空隊の装備機の一つ，T-33A。

T-33A of Iruma Tactical Reconnaissance Group.

RF-4E of Hyakuri Detachment, Iruma RE Gp.
Photographed in February at Hyakuri Base.

偵察航空隊の新鋭RF-4E。百里基地の先遣隊には、ただいま7機が到着。乗員の飛行訓練を開始している。前ページとこのページ手前はその2号機。

A-4F (150044) of VC-1, NAS Barbers Pt., Hawaii. (Photo by Dr. J.G. Handelman)

↑A-4Eスカイホーク ハワイのオアフ島バーバースポイント海軍基地の第1混成飛行隊（VC-1）の所属機。

OV-10A (155489) of H&MS-12, MCAS Kaneohe Bay, Hawaii (Photo by Dr. J.G. Handelman)

海兵隊OV-10A ハワイのカネオヘ・ベイ航空基地第12海兵隊付属偵察飛行隊（H&MS-12）の所属機。

AH-1J ([illegible]) of H&MS-24, MCAS Kaneohe Bay, Hawaii (Photo by Dr. J.G. Handelman)

同じくハワイのカネオへ・ベイのヘリコプタ。〔上〕AH-1Jシーコブラ。第24司令部付整備中隊機。〔下〕CH-53Dシースタリオン。海兵隊第463重ヘリコプタ飛行隊（HMH-463）の所属機。

CH-53D (157139) of HMH-463, MCAS Kaneohe Bay, Hawaii. (Photo by Dr. J.G. Handelman)

A-4M (158160), NAF Washington D. C. (Photo by Dr. J.G. Handelman)

A-4Mスカイホーク。今年の1月初め，ワシントン [illegible]

これもワシントンＤＣの海軍航空施設飛行場で撮ったＴＡ-４Ｆ。第32司令部整備飛行隊機。

TA-4F 154680 of H&MS-11, NAF Washington D.C. (Photo by J.G. Handelman)

上2面ともNAFワシントンD.C.のTA-4F。
これは第11司令部11整備飛行隊機

Mirage IIIC of 10 EC. It still retains orange marking of 5EC on tail. (Photo by J. F. Denis)

ミラージュIIIC。第5戦闘連隊(5EC)から第10戦闘連隊(10EC)第2飛行隊に移った機体で、尾翼に残る黄色のマークは、第5時代のもの。

Jaguar A of 1/7 EC, French AF. (Photo by J. F. Denis)

フランス空軍のジャガーA。第7戦闘連隊第1飛行隊の所属機。

Jaguar E of 1/7 EC, French AF. (Photo by J. F. Denis)

F-4ファントム・スナップ集

USAFE's F-4D (65-0712), 87 TFS, 81 TFW with ECM pod, woodbridge AFB. (Photo by Inter Air Press)

イギリスのウッドブリッジ空軍基地に駐留している在欧米空軍第81戦術戦闘連隊 (18th TFG)第78戦闘飛行隊(78th TFS)のF-4D。手前の機体は，胴体下の懸吊架にアクテイブECM(AN/ALQ-119)を装備している。

F-4F of JG74, Luftwaffe (Photo by H. Redemann)

JG74 is the second F-4F unit organized following GJ71.

西ドイツ空軍のF-4F。西ドイツ空軍では本機を175機装備することになっているが，すでに２個連隊，JG71（リヒトホーフェン部隊）とJG74の編成を終えている。写真の機体はその二つめの連隊JG74の所属機。

F-4FはF-4Eの電子装備を簡易化し，操縦性能向上のために，主翼に前縁スラットをつけたもの。写真でそのスラットがよくわかる。E型でも後期の型はこれを採用している。西ドイツ空軍の戦闘機部隊の主力機は，現在F-104Gとフイアットは G.91Rであるが，将来は，F-104Gの6個飛行隊，G.91Rの2個飛行隊が，このF-4Fに代替される。

武装搭載テスト中のA-10A

A-10A loaded with 28 500Mk-82 bombs, Edward AFB, Jan. 1975.

エドワーズ空軍基地で武装テスト中のフエアチャイルド・リパブリックA-10Aの原型1号機。主翼と胴体下に500ポンドのMK-82通常爆弾を28発装備している。1月末のシーンで、これだけの爆弾を積んでテストしたのはこれが最初。これで離陸最大重量45,521ポンド(20,646kg)、17,000フィートまでの高度を160—325ノットで飛んだ。

A-10Aの増加試作型1号機

Recently rolled out A-10A Development Test and Evaluation (DT&E) plane, the first of expected six DT&Es, Edwards AFB.

A-10A原型2機によるエドワーズ空軍基地でのテストは3月いっぱいで終り、新たに増加試作機6機による評価テストが始まる。写真はファーミングデール工場で完成したその1号機。同機は主翼をはずして、C-5Aでエドワーズに運ばれた。残る5機の評価テスト機も、年内にエドワーズのフライトテスト・センターに運ばれ，テストに入る。

偵察パックをつけたジャガー

Jaguar S.2 with a special reconnaissance pack under the fuselage.

〔上〕胴体下に特製の偵察用パックをつけてテストされるジャガーS.2。ランカスシャー州ワートンのBAC飛行場にテストを終えて着陸したところ。偵察用パックは，専用の機種を持つことなく偵察に使えるように考えられたもので，ジャガーのパックの装備はBAC社で行なわれている。

〔下〕BACのワートン飛行場で飛行テスト中のMRCA原型２号機(02)。昨年10月30日に初飛行以来，飛行テストをつづけている。

Second MRCA prototype test-flying at BAC Warton Aerodrome.

テスト中のMRCA　2号機

BAC111中距離旅客機

BAC111-500 "Paljet" of Philippine Airlines.

74～89座席のBAC.111-475につづいて開発されたワンイレブンの最新型-500は99～100座席。すでに13の航空会社で使われているが，写真上はフィリピン航空が保有している7機のうちの1機。

写真下はブリティシュ・エアウェイズが25機保有しているBAC.111-400の1機。BAC.111の各型はこれまでに世界の50の航空会社に約200が売れており，60カ国をネットしている。

British Airways B. 111-400 medium range twin-jet.

First flight of Westland Commando Mk2 helicopter.

コマンドMk2とショートSD3

［上］南イギリスのヨービィルで初飛行したウェストランド・コマンドMk2ヘリコプタの1号機。同機の全備重量は9,545kgで，重量2,720kgまで吊り下げて，193km余運ぶことができる。［下］ショートSD.3-30コミューター機。昨年のファーンボロ・ショーで初飛行以来，これまでにアメリカのボストンを基地とする航空会社の6機をはじめ，計16機の発注を受けている。30席が設けられる世界最初の"ワイドボディ"コミューター機。

Short SD.3-30 30-seat commuter airliner.

偵察航空隊

Tactical Reconnaissance Group, JASDF

（本文55ページ参照）

飛行前のカメラ点検をする整備員
Pre-flight camera check.

RF-86F

ドラッグシュートを引いて着陸したＲＦ-４Ｅ。

訓練飛行に向うＲＦ-４Ｅ。下の写真は機首のカメラ装備部。

最近のMiG-21

(Photos : TASS)

Soviet MiG-21 of Today

MiG-21と乗員たち。 みな第1級の乗員である。この一連の写真は2月23日、ソビエト陸海軍記念日に発表されたもの。(TASS)

MiG-21's and their crew. Photo released on the occasion of the USSR Army/Navy anniversary, 23 Feb. (Tass)

この写真はアエロL-29デルフィンを使って操縦訓練にはげむ、ソビエト宇宙船ソユーズ17号のガバレフ隊長。
Under flight training with Aero L-29 Delfin is the captain of Spaceship Soyuz-17.

MiG-21の乗員たち。MiG-21 crew members.

ふぉーとにゅーす

ＫＣ-135から空中給油を受ける米空軍のＣ-５Ａギャラクシー。空中給油を受けることにより余分の離着陸を余儀なくされることなく作戦上の制約がある地域を避けて、より大型の貨物を遠距離に輸送することができる。
USAF C-5A and KC-135

バリグ・ブラジル航空は、このほどボーイング社から3機目のB737-200の引渡しを受けた。

Delivery of B737-200 to Valig Brazil Airlines.

ニュージーランド航空の子会社クック・アイランズ航空が使用しているブリテン・ノーマン・アイランダー。

Britain Norman Islander in service for Cook Islands Airways, subsidiary of New Zealand Airlines.

米カリフォルニア州パームデールのロッキード社工場で最終組立中のサウディアラビア航空向トライスターの1号機。

TriStar to be shipped to Saudi Arabia, under assembly at Palmdale.

グローセスターシャー州フェアフォードのＢＡＣ飛行テストセンターを離陸するコンコルド量産３号機。
Concord at BAC Flight Test Center, England.

アエロフロートが使用している旅客機。手前からTu-134、Tu-104（中央２機）とイル-18型機。(TASS)
AEROFLOT's transports: Tu-134, Tu-104 (two in the center) and Il-18. (Tass)

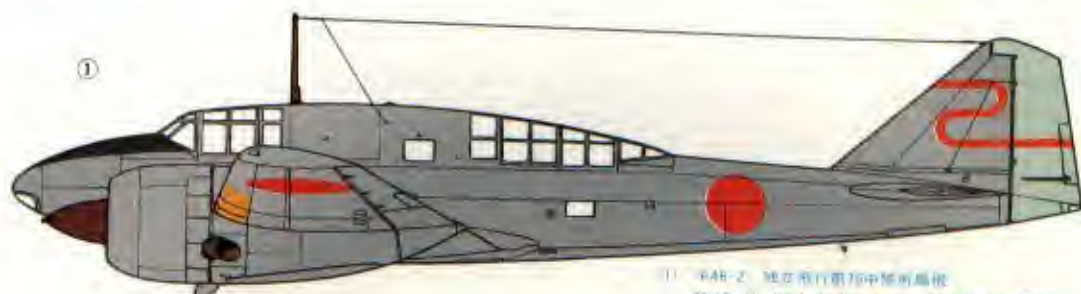
スナップだより

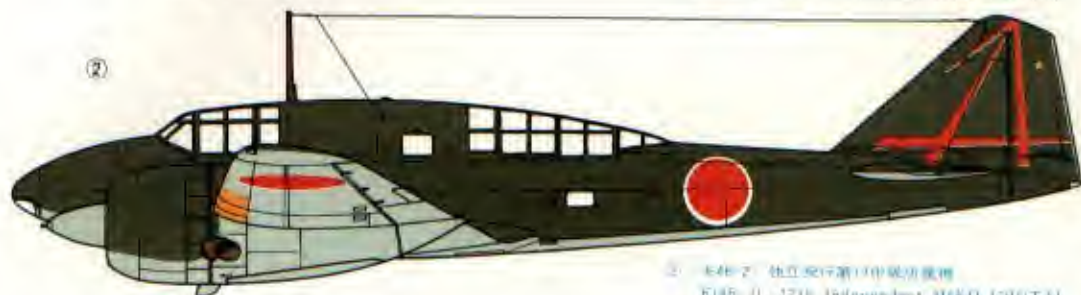
厚木基地に着陸する新塗装になったＶＭＣＪ-1所属のＥＡ-6Ａ（海老名市　荒川和彦）。

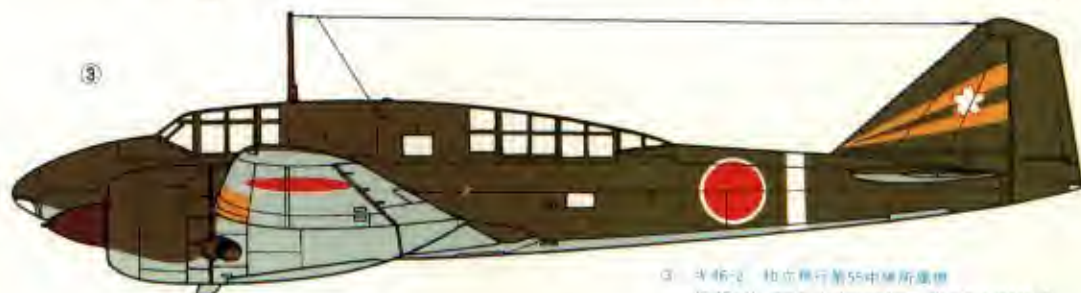
横田基地を離陸する第8戦術戦闘連隊所属のＦ-4Ｄ。テイルレターはＵＰからＷＰに変っている（国分寺市　井上則道）。

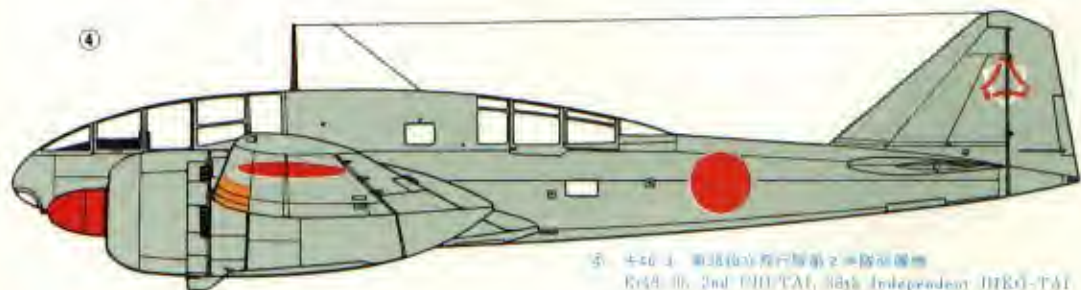
工場入りしていたＰＳ-1の8号機がテスト飛行の際調子が悪いためか2番エンジンを止めて着水した（豊中市　伊藤直行）。

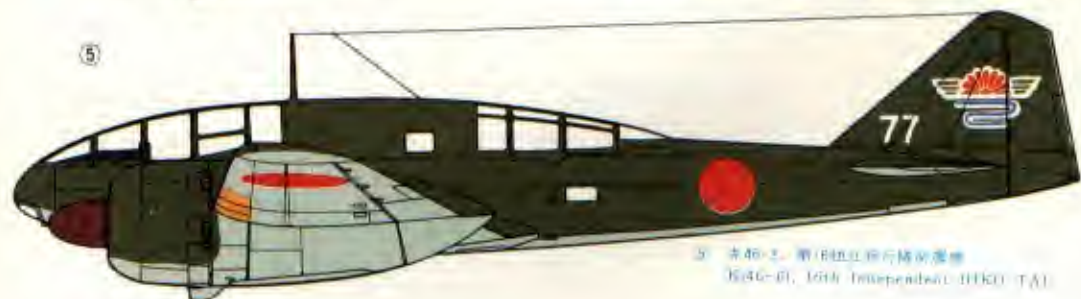
MITSUBISHI Ki46 COMMANDANT RECONNAISSANCE-PLANE

①

① キ46-2 独立飛行第76中隊所属機
Ki46-II 76th Independent HIKO CHUTAI

②

② キ46-2 独立飛行第17中隊所属機
Ki46-II 17th Independent HIKO CHUTAI

③

③ キ46-2 独立飛行第55中隊所属機
Ki46-II 55th Independent HIKO CHUTAI

④

④ キ46-3 第38独立飛行隊第2中隊所属機
Ki46-III 2nd CHUTAI, 38th Independent HIKO-TAI

⑤

⑤ キ46-3 第16独立飛行隊所属機
Ki46-III 16th Independent HIKO-TAI

ドイツ軍にろ獲された　P-47D

REPUBLIC P-47D THUNDERBOLT

大戦末期には，敗走するドイツ軍基地で数多くの航空機が連合軍の手に入っているが，緒戦から中期にかけてドイツ軍にろ獲されたイギリス，アメリカ機も少なくなかった。これもその1機で，ドイツのゲッチンゲン近くの飛行場ハンガー内に置去りにされたのを，進駐した連合軍が発見したもの。ドイツ軍はろ獲したイギリス機で，偽装の航空部隊を編成したりしているが，この機体はドイツ空軍機の塗装にぬりかえられている。写真は1945年9月4日の撮影。

P-47 Thunderbolt with German marking found at a Luftwaffe air base in Gettingen, April 1945.

これも前ページのハンガー内にあるのと同じサンダーボルト。本機がドイツ軍の手に入ったいきさつは不明であるが，何回も飛行を行なったらしく，写真のハンガーで発見されたときも，燃料タンクは満タン状態，弾薬も装てんされて，主翼の8挺の12.7mm機銃は完全であったたという。

ドイツ軍は1944年夏，このろ獲したサンダーザルトをテストしている写真を発表している。ほぼ完全な状態で手に入れたものであろう。主翼両下面，胴体と尾翼の両側6ヵ所にドイツ空軍のマークをつけ，胴体下面はイエローに塗り，上面は米空軍のオリーブドラブのまま。T9-LKのコード・レターをつけている。

Repainted in the Luftwaffe camouflage scheme, olive drab fuselage and yellow belly and tail, the German-marked P-47 was found fully armed.

American P-47 fighters flying down to France.
Photographed was the first group.

解放されたフランスの飛行場に到着したP-47D。第373戦闘大隊の各機と思われる。同大隊はほかの第9空軍のサンダーボルト部隊と同じく，1944年5月から本機で作戦，ドイツ軍の地上拠点の攻撃に活躍している。

ブラジル空軍のサンダーボルト

P-47D of 1st Grupo de Caça Brazilian Air Force, Feb 45 Italy

イタリー戦線の米第12空軍のれい下に入ってドイツ軍と闘ったブラジル空軍のP-47Dサンダーボルト。写真前ページ上とこのページは、C.W.ランバート大尉をかこんで出撃前の打合わせをするパイロットたち。ブラジルのパイロットと地上要員たちが訓練のためにアメリカへ送られたのは1944年1月。P-47Dで部隊を編成，同年10月6日に第一陣がイタリアに到着している。ブラジル空軍は終戦までに88機のP-47Dを受領，戦後の1955年にもさらに25機を追加装備して，3個中隊から成る二つの戦闘爆撃大隊を編成しているが，写真はその最初の部隊，第1戦闘中隊のめんめんである。写真左は胴体に画かれた国籍記章。

↑ 91st Bomb Group based in Bassingbourne, England.
From left to right: C-64, P-47 and C-45.

〔上〕米第8空軍の第91爆撃大隊が駐留したイギリスのバシングバーン航空基地。B-17Gの1機が駐機場にタキシングしている。手前に並んでいるのは，左からヌーアダインC-64ノーズマン輸送機，P-47D（第78戦闘大隊第82戦闘中隊所属機），ビーチクラフトC-45。第78戦闘大隊は，第8空軍のなかで，P-38，P-47，P-51の主力戦闘機3種を使った，ただ一つの大隊。P-47は1943年1月から1945年1月まで装備している。

〔下〕胴体の下に500ポンド爆弾1発をつるしてフランスの基地から発進する第9空軍のP-47D。

↓P-47D of 9th AF roars off from a hurriedly prepared strip in a liberated area of France.

↑ Armorers busy loading rockets on a P-47 of 12th AF at a base in Italy.

〔上〕イタリー戦線の第12空軍のP-47。尾部を持ちあげて機軸を水平にし，両主翼下に5インチ・ロケット弾を装備中。胴体の下には150ガロンの増槽をつるしている。機首と尾部に楽しいマンガのマークをつけているが，第12空軍各部隊のP-47は，このような手のこんだマンガのマークをつけた機体が多かった。

〔下〕これも北イタリー戦線のP-47D。ブラジル空軍の第1戦闘中隊の所属機で，ダイナミックな編隊離陸。ネロ・モウラ中佐の指揮する同中隊は，米第12空軍のさん下に入って，1944年11月に初出撃した。

↓ P-47's of 1st Brazilian FS starts for a mission flight in Northern Italy.

①

AVRO LANCASTER
Mk.S1～3

1/72 SCALE KIT

②

③

(3A)

④

⑤

ハイモデリングのための

レベル資料集

アブロ・ランカスターB1

AVRO LANCASTER B1

☆キットの紹介☆

レベルの傑作キットとして，アブロ・ランカスターB1と特殊型のダムーバスターが発売されているのをご存知だろうか。

どちらのキットもランカスターの傑作として定評のあるもので，実感の出たエンジンを内蔵しているほか，旋回銃座がそれぞれ可動するなどと可動部分も多く，詳細をきわめた機体表面仕上げも素晴しいものである。

アメリカ機のようなパッとした派手さはないが，渋い味のある種のマーキングをいろいろ手画きで入れて，高級マニアとしての楽しみを味あうのに，もってこいのモデルといえよう。

☆塗装について☆

大戦中のランカスターは比較的塗装のバリエーションが少なく，モデルを個性的に仕上げるためには，図のように機種側面の面白いマークを，それぞれ自分で記入して楽しむという手がある。

図①～⑤までの機体は全機，機体の上面がダークグリーン㉓とダークアース㉒の迷彩で，下面は黒つや消し㉝，図⑤の機体だけ垂直尾翼がレッド③＋㊶（茶っぽい赤）となっている。胴体のバズ・レターも国籍マークと同様にダークレッドである。

☆改造☆

図①のB3は胴体後部の下へ水滴型のレドームを自作して取付ける改造が必要であるが，それほど苦労する改造でもなく，1/72スケールのP-51Dのキャノピなどを応用する方法もある。レドームの後部は透明，その他は黒つや消しに仕上げる。

図②のB3は胴体側面の窓を消すだけでよく，図④のダムバスターはレベルから発売中のキットに一部手を入れるだけで図の機体に仕上げることができる。

（イラストと解説・橋本喜久男）

← ランカスターB.1、第83スコードロン機
Lancaster B.1 of No. 83 Squadron

↑ ランカスターB.1、第44スコードロン機
Lancaster B.1 of No. 44 Squadron

KIT:
Everybody knows that the Avro Lancaster was one of the world's greatest fighting planes during the Second World War. In particular, the successful attack on the Mohne, Eder and Sorpe dams on the night of 16/17th May, 1943 by No. 617 Sq. with nineteen Lancaster Mk. III earned the squadron the title of the "Dam Busters".

However, there are few kits now on sale. This must be attributable to the unpretentious camouflage scheme of this aircraft. It is worth mentioning that Revell has put Abro Lancaster B.1 and the Dam Buster kits on market, irrespective of marketability and for the benefit of first class model builders who do not mind taking the trouble to handwrite conservative but tasteful markings. Either kit has been known as the masterpiece, with the elaborately finished engine, cockpit, movable parts including the turret.

PAINTING:
You can display your originality to this aircraft, rather short in camouflage variety, by handwriting yourself interesting markings on the side of the fuslage.

All aircraft, Figs. 1～5, are camouflaged in dark green (Revell Color No. 23) and dark earth (RC-22), with anti-glare black (RC-33) undersurfaces. Only the one in Fig. 5 has brownish red (RC-3 plus 41). Both letters and roundel national insignia are dark red of the same tone.

KIT REBUILDING:
The B. 3 in Fig. 1 needs a tear-drop-shaped radome, which you can make yourself or do with the canopy of the 1/72 scale P-51D kit. The radome is non-glare black except the transparent rear part as shown in the figure.
In making the B. 3 of Fig. 2, only you have to do additionally is to delete the window of the fuselage side. You have also no trouble at all to build the "Dam Buster" as shown in Fig. 4 with the Revell "Dam Baster" kit as a base.
(Illustration & commentary by Kikuo Hashimoto)

Revell Color for Avro Lancaster:

1	White	4	Yellow
3	Red	22	Dark earth
23	Dark green	33	Non-glare black
28	Black iron	41	Red-brown

写真上は単排気管とした100式司偵3型の後期型。終戦時に米軍が押収して整備した機体で、完全な状態。下の2枚は[illegible]の100式司偵2型。2枚のうち上は、開戦時に仏印方面に展開して、マレー方面の情報収集に活躍した飛行第81戦隊の所属機で、尾翼にそのマークがかすかに見える。下の写真は本土で使われた100偵2型であるが所属部隊は不明。

Ki46-II of 81st SENTAI in Southeast Asia, 1941.

Ki46-II, unit unknown. Japan, 1945.

↑ Ki46-II of 81st SENTAI

100式司偵2型と3型の機首。写真上は飛行第81戦隊所属の2型、左は昭和19年末から終戦にかけての防空戦で、調布を基地に、空中哨戒、迎撃任務に奮戦した独立飛行第17中隊の3型。

3型では2型のハ102(1,080hp)をハ102-II (1,500hp)に換装、胴体の燃料タンクを増設するなどの改造をしているが、特に目立つのは操縦席の風防を段なしの流線形に変えたこと。視界のためにとられた措置であるが、実際に本機を操縦したパイロットは、2型よりもかえって見えにくいものとなったと一様に語っている。

とくに夜間飛行では、曲面ガラスの内面反射でそとがよく見えず、着陸のときは地上の限界灯がパイロットの目をくらませた。また3型ではエンジンが馬力アップされているが同時に重量も重くなって、スピードはそれほど向上しなかった。さらに重心位置が前に移って、後方の燃料タンクがカラになった際には、機首が重くなって下がりぎみで、操縦桿をひいて安定を保ちながら飛ばなければならないという。操縦上わずらわしい点もでてきた。

本土防空戦での3型は、20mm機関砲や37mm砲、タ弾などで武装して、本来の偵察・哨戒の任務以外に、B-29の攻撃にも動員された。その活躍ぶりは、本文の北川禎佑氏のお話しをお読み下さい。

← Ki46-III of 17th DOKURITSU HIKO-CHUTAI

右の２枚の写真は、100式司偵の操縦席内計器板。左の写真は操縦席内左側、右は同右側である。

写真下は独立飛行第19中隊所属の100式司偵３型。昭和20年５～６月ごろ、福岡市郊外の席田飛行場で撮影したもの。

山口県の小月を基地とした第19飛行団偵察中隊（隊長・自在丸康一大尉）は、昭和20年２月、九州の席田に移動、鹿屋飛行場を前進基地として、沖縄方面に来襲した米機動部隊の偵察および特攻の任務についた。その後８月に千葉県の東金飛行場移動の予定であったが、席田で終戦を迎えている。

➡ Ki46-II instrument panel.
⬇ Ki46-III of 19th DOKURITSU HIKO-CHUTAI, Mushiroda, Kyushu, May～June, 1945.

Ki46-III rec. planes and Ki45-Kai fighters at Fukuoka Airfield, Kyushu.

写真上は終戦時に九州の板付の飛行場に撮られた100式司偵3型。右側の2機はキ45改"屠龍"である。
写真右は同じく終戦時に熊本の健軍飛行場で撮られた100式司偵3型。終戦まぎわのころは,100式司偵の部隊も九州に展開して特攻出撃した。写真は昭和20年10月14日，米軍が撮影したもの。

Ki46-IIIs at Kengun Airfield, Kyushu, 14 Oct. 1945.

未発表陸軍機写真集

Ki45-Kai TORYU two-seat fighters of a home defense unit, 1945.

Ki45Kai-Hei TORYU of 5th HIKO-SENTAI, Kiyosu Airfield, 1945.

〔上〕2式複戦“屠龍”。昭和19年末から終戦まで、小牧や清州を基地に中部地区の防空にあたった飛行第5戦隊の所属機。機体はいずれも、胴体前部上方に20㎜砲2門の上向銃をつけた丙型。手前の1機は重量と抵抗をへらし、速度の向上をはかるために、風防後方の7.7㎜機関砲をはずし、金属のカバーでおおっている。

〔下〕終戦時に板付飛行場に放置された4式戦闘機“疾風”。昭和19年7月に編成された防空専門の大東亜決戦部隊、飛行第101戦隊の所属機と思われる。昭和20年10月、米軍が撮影したもの。

Ki84 HAYATE fighters at Itazuke Airfield, Kyushu, Dec. 1945.

Ki67 HIRYU bomber probably belonged to 60th HIKO-SENTAI.
Photo taken at Itazuke Airfield, Kyushu, 12 Oct. 1945.

これも終戦時に九州の板付飛行場で米軍が撮影した４式重爆"飛龍"。戦争末期に九州方面に展開した飛行第60戦隊所属の１機と思われる。機首の機銃ははずされているが、ほぼ完全な状態である。爆撃ハッチが機首下方に開かれている。昭和20年10月12日の撮影。

DE HAVILLAND MOSQUITO

デハビランド モスキート

戦闘機なみのスピードをもった爆撃機として開発されたデハビランド・モスキートは設計の美しさと実力をかねそなえた傑作木製機。本来の爆撃任務はもとより、戦闘、偵察機として40のバリエーションが生み出され、生産機総数7,781機。うち6,710機が大戦中に送られて、欧州のあらゆる戦場に投入されている。今回は数多い本機の写真のなかから、スッキリしたものを選んでご紹介することにしよう。写真上・下は本機を最初に装備した第105スコードロンの爆撃機型のモスキートB.4。B.4は2,000ポンドの爆弾を装備、防御火器は持たなかった。

〔上・右・下〕前ページと同じく第105スコードロンのモスキートB.4。第2軽爆撃大隊の105スコードロンは、1941年11月、スウォントン・モーレイ基地で本機を受領、翌42年5月31日、ドイツのケルンン攻撃で初出撃したが、予想どおりの快速で、ドイツ空軍の戦闘機はマル腰のモスキートをとらえることができなかった。最初に首都ベルリンを爆撃したモスキートも同スコードロンの所属機で、1943年1月31日の朝、タイミング良くゲーリングの演説中を襲うという効果的な襲撃であった。写真上はモスキートの機首に画かれた出撃マーク。爆撃手が、爆撃照準器をにらんでいる。下は1942年12月、マーハム基地からスタートする各機。

モスキートの数多いバリエーションのうち、もっとも重要な役わりを果したのは1943年から一線部隊に配属された昼夜間戦闘爆撃型のF.B.6であるが、同型の主要諸元は次のとおり。
1,635hpロールスロイス・マーリン・エンジン×2、全幅16.51m、全長12.47m、翼面積42.18m²、全備重量8,845kg、最大速度612km/h（高度3,960mにて）、航続距離2,655km、武装：20mmイスパノ機関砲4門および7.7mm機銃×4（機首）、爆弾2,000lb（907kg）。
〔下〕戦闘爆撃型のモスキートF.B.6に乗り込むパイロットと爆撃手。夜間出撃発進前のひとこま。

〔上〕一同に会したイギリス空軍の2次大戦機。帝国セントラル・フライング・スクールの使用機で、1943年6月ごろの撮影。英連邦諸国パイロットの飛行訓練のために設けられた飛行学校で、訓練生は練習機から爆撃機まで、英空軍で使っているあらゆる飛行機の操縦教育を受けた。もちろんモスキートもその1機であった。

前方の誘導路を牽引されるのはホットスパー・グライダー、前列手前がモスキートF.B.6、つづいて、タイフーン、スピットファイア、プロクター、ターボン、ハリケーン、マスターの各機。後列は手前からアンソン、オックスフォード、タイガーモス、ランカスター、マジスター、ウェリントン、ハボック、ミッチェル、マスター、スターリングである。

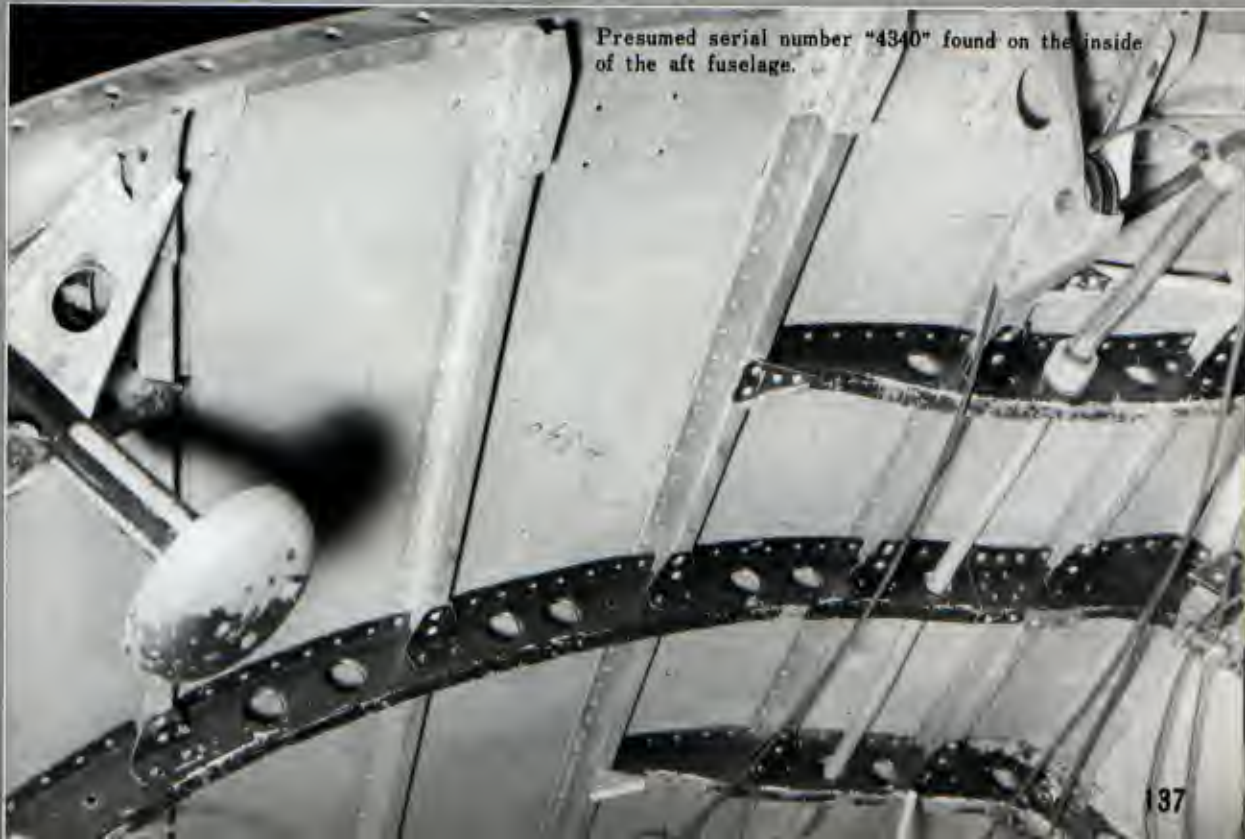
〔下〕同僚の見送りをうけて夜間出撃に発進するモスキートF.B.6。

Arrow shows the location of the alleged serial number.

(本文80ページ記事参照)

零戦

そのシリアルのナゾ

2次大戦機の場合、イギリスやアメリカでは生産機シリアルの正確な資料が残されているが、ドイツやわが日本では、敗戦で散いつしたこともあって、手がかりとなるのはほとんど残っていない。防諜のために考えられた零戦のシリアル、組合わせ番号のナゾに挑戦しているのが、80ページの記事を書かれたロバートC.ミケシ氏。ワシントン郊外の国立宇宙航空博物館で復元している零戦の正確な"経歴"をあかすための考証である。

Presumed serial number "4340" found on the inside of the aft fuselage.

Every detail is checked for a clue, telling of "Mitsubishi" or "Nakajima" as its manufacturer.

前ページとこのページ上はアメリカの国立宇宙航空博物館付属工場で復元作業が進められている零戦。1976年7月4日に開館する博物館の新館に展示される。三菱か中島か、製造会社の手がかりをつかむためにあらゆる部品が検査された。この零戦は博物館に運ばれる前に、外部の金属プレート類はすべてもぎとられていた。唯一の手がかりと思われるのは、前ページ上の写真の矢印の部分に書かれていた「4340」の番号。同下の写真でクローズアップしてあるように、主な構成部分に手がきで書かれており、シリアルと推定される。写真の番号は後部胴体内側のものである。下の写真は日本機についていたデータ標示板の一例。復元中の零戦にはこれがなかった。

The museum Zero has no such a data placard as shown here.

フランス航空が1935年に導入したデボアチンD.338。2年前に仏印への航路開発のためにサイゴンまで飛んだD.332をもとに開発したもので、フランス航空向けに31機が造られた。パリ／マルセーユ／カンヌ、パリ／ダマスカス／ハノイ、パリ／ダッカ、パリ／ホンコンなどの各路線に就役しており、大戦後も8機が残存、パリとニース間に飛んでいる。フランスが戦前に作った最高傑作の旅客機でもある。

同機のデータは、650hpイスパノスイザ・エンジン×3、全幅29.35m、全長22.13m、空虚重量7,905kg、最大離陸重量11.150kg、有効搭載量1,705kg、最大速度301km／h、巡航速度260km／h、航続距離1.950km、上昇限度4.900m、乗員3人、乗客22人。

木製の巨人飛行艇

ヒューズ　ハーキュリース

アメリカの億万長者ハワード・ヒューズが造った巨人飛行艇ハーキュリーズ。3,000馬力エンジン8発装備、ジャンボが出現するまでは史上最大の飛行機でもあった。カリフォルニア州カルバーシテイのヒューズ・エアクラフト社で本機の製作がはじめられたのは1942年。4年後の1946年6月にロングビーチの工場で組立てられ、翌47年11月2日、ヒューズが自ら操縦して最初で最後の飛行を行なった。飛行距離は約1マイル。以後ガード付きの巨大なハンガーのなかに繋留されたままになっている。ここの写真はその初飛行のときの模様である。乗員を含めて約700人が乗れる仕様であったが、ヒューズは貨物輸送機として企画し、胴体に窓をつけなかった。ヒューズは完成までに約2,500ドルをつぎ込んだといわれる。エンジンはP&W　R-4360ワスプ　メイジャー（3,000hp）×8、全幅97.54m、全長66.75m、全高9.14m、全備重量約161,400kg、巡航速度322km/hrで、全幅は現在のジャンボよりも38mほど長い。

●オーストラリアの小型航空

オーストラリアに最近誕生した小さな私立の航空博物館をご紹介しよう。設立者はこれまで25年間も飛行機を操縦してきた建設業者のジョー・ドレージ氏。メルボルンの北方294キロにあるビクトリア州ウォドンガの郊外。中くらいの大きさの真新しい格納庫がそれである。

展示機は1930年ごろのなつかしの翼を中心に12機。すべて飛行可能であるが、維持費を考えて、ほとんどが格納庫に入ったまま。最近では近郊に知れわたって、見物者もどんどんふえているという。

コレクションのなかでもドレージ氏のお気に入りは、2次大戦初期までもっとも速く、もっとも操縦性の良い小型機といわれた2機のビーチクラフト機。オーストラリアの航空の先駆者チャールズ・ウルムが乗ったタイガー・モス、布張り折りたたみ翼のオーストラリア製ゼネスコ複葉機もある。全機あわせると16万豪ドル(約6,400万円)の値うちがあるコレクションである。

〔上〕ごじまんの1930年製のビーチクラフトをみがくドレージ氏と夫人。同機は航続距離は、1,690km、時速321km。

〔左〕主翼が後方に折りたたまれた木製布張りの複葉機ゼネアコ。オーストラリア航空史上の先駆者の一人、ゴイ・ヘンリーも、これで飛びまわった。

博物館

〔上〕ドレージ氏とタイガー・モス。タイガー・モス機は2機あるが，写真の機体はジョン・ハイバートが英国からオーストラリアまで飛び，のちに世界最初の"空飛ぶ医師"クライド・フェントン博士が乗りまわした由緒ある1929年製の機体。フェントン博士はこの機で中国も訪問している。〔下〕1930年代にオーストラリアで広く使われた8人乗りの旅客機デハビランドDH84ドラゴン。

Historically important vintage aircraft displayed at a privately owned museum in Wodonga, 290-km north of Melbourne, Australia. Mr. Joe Drage, a local contractor and aircraft enthusiast, has recently opened to the public those aircraft he gathered after years of hard work.